Deutscher Bundestag **Drucksache 16/5183**

16. Wahlperiode 30. 04. 2007

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Lutz Heilmann, Eva Bulling-Schröter, Hans-Kurt Hill, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.
– Drucksache 16/4944 –

Zivile Nutzung des Militärflugplatzes Jagel

Vorbemerkung der Fragesteller

Die private Airgate SH hat mit der Bundeswehr am 21. Oktober 2005 einen Vorvertrag über die zivile Mitnutzung des Militärflugplatzes Jagel in Schleswig-Holstein geschlossen. Die Airgate SH plant, den Flugplatz Jagel als „Jagel Airport“ zu einem zivilen Regionalflughafen auszubauen. Bereits im Jahr 2008 soll nach Angaben der Airgate SH der Flugbetrieb aufgenommen werden. Die Airgate SH wirbt vor Ort für den Ausbau mit der Begründung, die zu erwartenden Synergien würden für Airgate SH und Bundeswehr mit Kosteneinsparungsmöglichkeiten entstehen, ohne diese zu präzisieren und ohne auf mögliche negative Konsequenzen für die Anwohner und einen geplanten Naturpark einzugehen. Ohne die beiderseitige Nutzung wäre das Konzept der Airgate SH nach deren Aussagen finanziell nicht tragbar.

Die angestrebte private Mitnutzung eines Militärflugplatzes wirft Fragen sowohl hinsichtlich der Genehmigungsverfahren als auch der zukünftigen Finanzierung von Betrieb und Instandhaltung auf.

1. Durch welche Art von Fluggeräten wird der Militärflugplatz Jagel derzeit von der Bundeswehr genutzt?

Auf dem Militärflugplatz Schleswig-Jagel ist derzeit das Waffensystem TORNADO stationiert.

2. Wie hoch war jeweils die Zahl von Starts und Landungen in den Jahren 2004, 2005 und 2006 vom und am Militärflugplatz Jagel (Angaben bitte sowohl gesamt als auch unterteilt nach Art der Fluggeräte)?

In der folgenden Tabelle sind die jeweiligen Starts und Landungen des militärischen Flugverkehrs am Militärflugplatz Schleswig-Jagel dargestellt.

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums der Verteidigung vom 27. April 2007 übermittelt.
Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

Das Delta zwischen Starts und Landungen im Bereich der Jet-Luftfahrzeuge ergibt sich aus der jährlich unterschiedlichen Anzahl von Zuführungen und Abgaben geschwadereigener Luftfahrzeuge. Die quantitativ stark unterschiedliche Gesamtanzahl von Starts und Landungen in den Jahren 2004 und 2005 erklärt sich aus Verlegungen des Aufklärungsgeschwaders 51 „I“ nach Hohn in 2004 sowie des Lufttransportgeschwaders 63 nach Schleswig-Jagel in 2005.

Jahr	Starts gesamt	Landungen gesamt	Jet-Luftfahrzeuge Starts/Landungen	Prop-Luftfahrzeuge Starts/Landungen	Helikopter Starts/Landungen
2004	3 143	3 135	2 738/2 730	182/182	223/223
2005	6 744	6 746	4 456/4 458	1 337/1 337	951/951
2006	4 778	4 781	3 995/3 998	330/330	453/453

3. Beabsichtigt die Bundesregierung eine Schließung des Militärflugplatzes Jagel?

   Wenn ja, wann?

   Wenn nein, bis wann wird er auf jeden Fall weiter militärisch genutzt?

Eine Schließung des Militärflugplatzes Schleswig-Jagel ist nicht vorgesehen.

4. Beabsichtigt die Bundesregierung Änderungen am Nutzungskonzept des Militärflugplatzes Jagel?

   Wenn ja, welche?

Für Änderungen am Nutzungskonzept gemäß § 31 Abs. 4 Nr. 2 LuftVG[1] ist die zivile Luftfahrtbehörde des Landes Schleswig-Holstein zuständig.

Zusätzlich zu dem derzeit eingesetzten Waffensystem TORNADO ist ab 2009 der Einsatz von unbemannten Luftfahrzeugen am Militärflugplatz Schleswig-Jagel vorgesehen.

5. Hält die Bundesregierung daran fest, die sog. Drohnen EuroHawk in Jagel zu stationieren?

   Wenn ja, wie beurteilt die Bundesregierung die Risiken des Betriebs von unbemannten Flugkörpern für die zivile Luftfahrt im Luftraum der Region Jagel, und wie sollen diese Risiken vermieden werden?

Die Einführung von unbemannten Luftfahrzeugen am Militärflugplatz Schleswig-Jagel ist ab 2009 geplant. Es ist zunächst vorgesehen, unbemannte Luftfahrzeuge (z. B. EURO HAWK) in Gebieten mit Flugbeschränkungen zu betreiben und somit nicht am öffentlichen Luftverkehr teilnehmen zu lassen.

6. Welche Regelungen zu welchen Sachverhalten sind in dem zwischen der Bundeswehr und der Airgate SH geschlossenen Vorvertrag getroffen worden?

   a) Welche verbindlichen Verpflichtungen ist die Bundeswehr mit diesem Vertrag eingegangen?

Der Vorvertrag legt fest, dass eine Mitbenutzung des Militärflugplatzes Schleswig-Jagel vorbehaltlich eines noch zu schließenden Mitbenutzungsvertrages

[1] LuftVG – Luftverkehrsgesetz

und der luftverkehrs-rechtlichen Genehmigung gemäß § 6 Abs. 4 LuftVG nach Maßgabe der einschlägigen militärischen und öffentlich-rechtlichen Vorschriften erfolgen könnte. Der im Vorvertrag verankerte Vorbehalt zur Mitbenutzung/zum Umfang der Mitbenutzung lässt keine Einschränkungen des militärischen Flugbetriebes und anderer militärischer Belange zu. Nach dem Vorvertrag soll der Airgate SH[2] die Nutzung der Start- und Landebahn 05/23[3] sowie der Rollwege zur Start- und Landebahn für zivilen Flugbetrieb gestattet werden. Darüber hinaus ist vorgesehen, der Airgate SH ein im Besitz des Bundes stehendes Gelände außerhalb und innerhalb der derzeitigen Liegenschaftsgrenze zur Nutzung zu überlassen.

Die Möglichkeit der einseitigen Beendigung des Mitbenutzungsvertrages bzw. notwendig werdender Einschränkung wird im zu schließenden Mitbenutzungsvertrag geregelt.

b) Welche der Vertragsparteien übernimmt welche der durch Baumaßnahmen und den Betrieb anfallenden Kosten?

Der Vorvertrag regelt, dass erforderliche Infrastrukturmaßnahmen nicht zu Lasten des Bundes gehen, sondern vom Mitbenutzer Airgate SH zu tragen sind.

Dazu gehören nach jetzigem Sachstand des Bundesministeriums der Verteidigung:

(1) Errichtung der rein zivil genutzten Infrastruktur, u. a. mit dem Terminalgebäude, dem Vorfeld, Parkplätzen und Verkehrsanbindungen.

(2) Ersatzinfrastrukturmaßnahmen, die notwendig werden, um militärisch vorhandene Infrastruktur zu beseitigen/an anderer Stelle neu zu errichten, z. B. Verlegung des Kraftstofflabors und der Schärfwälle.

(3) Ergänzungsmaßnahmen an militärischer Infrastruktur, die nur durch die zivile Mitbenutzung erforderlich werden, z. B. die Verbreiterung der Start- und Landebahn 05/23 und die Anpassung der Rollwege.

c) Welche zeitlichen Beschränkungen sind für den privaten Flugverkehr vereinbart worden, und ist insbesondere zum Schutz der Anwohner eine Beschränkung des privaten Flugverkehrs nachts und in den Tagesrandzeiten vereinbart worden?

Der zivile Flugbetrieb soll zeitlich beschränkt in den Zeiten von Montag bis Freitag von 07:00 Uhr bis 20:00 Uhr erfolgen.

7. Hält die Bundesregierung den Militärflugplatz Jagel für eine zivile Mitbenutzung geeignet?

Unter jetzigen Voraussetzungen ist der Militärflugplatz Schleswig-Jagel ohne Anpassungsmaßnahmen nicht für den beabsichtigten Flugverkehr (siehe Unterpunkt 7a) geeignet.

Eine zivile Mitbenutzung ist zunächst von der zuständigen Luftfahrtbehörde des Landes Schleswig-Holstein auf Basis eines zu stellenden Antrages zu prüfen und zu bewerten.

---

[2] Airgate SH – Betreibergesellschaft Airgate SH (Schleswig-Holstein) GmbH & Co. KG

[3] 05/23 – Landebahnkennung, Angabe der Richtung der Bahn in gerundeten Grad

a) Welche Flugzeugmuster will die Airgate SH auf dem Flugplatz Jagel einsetzen?

Die Airgate SH plant, die Typen Boeing 737, Airbus A 318, 319, 320 und 321 einzusetzen.

b) Wären die vorhandenen Start- und Landebahnen für einen zivilen Flugverkehr ausreichend bzw. welche Erweiterungen wären notwendig?

c) Wären die Rollwege für die von der Airgate SH geplanten Flugzeugmuster hinsichtlich Länge, Breite und Traglast ausreichend bzw. welche Erweiterungen wären notwendig?

Eine Antwort ist erst nach detaillierter Prüfung durch die zuständige Luftfahrtbehörde des Landes Schleswig-Holstein möglich.

8. Warum ist die Bundesregierung bereit, eine zivile Mitnutzung des Militärflugplatzes Jagel zuzulassen?

Die Frage einer zivilen Mitbenutzung ist bei Wahrung militärischer Belange von den zuständigen Luftfahrtbehörden des Landes Schleswig-Holstein zu entscheiden.

Das Bundesministerium der Verteidigung steht einer gewerblichen Mitbenutzung der Militärflugplätze der Luftwaffe grundsätzlich aufgeschlossen gegenüber, solange die militärische Auftragserfüllung vorrangig bleibt und jederzeit ohne Einschränkungen möglich ist. Dazu müssen aus der Mitbenutzung durch Synergie-Effekte Vorteile für beide Vertragspartner entstehen.

9. Unter welchen Bedingungen und mit welchen konkreten Auflagen ist die Bundesregierung bereit, eine zivile Mitnutzung des Militärflugplatzes Jagel zuzulassen?

Neben den noch zu prüfenden luftrechtlichen Voraussetzungen durch die zuständige Luftfahrtbehörde des Landes Schleswig-Holstein gemäß § 6 LuftVG werden u. a. folgende militärische und wirtschaftliche Auflagen erhoben:

– Dem Bund dürfen durch die zivile fliegerische Mitbenutzung keine wirtschaftlichen Nachteile entstehen.

– Die Mitbenutzerin, die Firma Airgate SH, trägt die Kosten der durch die zivile fliegerische Mitbenutzung erforderlich werdenden militärischen Infrastrukturmaßnahmen sowie die Kosten für baulich-technische und personelle zusätzliche Absicherungsmaßnahmen.

– Baumaßnahmen, welche die Mitbenutzerin unmittelbar zur Aufnahme und Durchführung des zivilen Flugbetriebes tätigt, sind nach Genehmigung durch den Bund in eigener Zuständigkeit zu planen und durchzuführen. Die erforderlichen Baugenehmigungen sind durch die Airgate SH bei der örtlich zuständigen Bauordnungsbehörde einzuholen. Die Abwicklung und Durchführung der Bauvorhaben erfolgt in jedem Einzelfall nach vorheriger Genehmigung durch das Bundesministerium der Verteidigung und die zuständige Luftfahrtbehörde des Landes.

– Die Airgate SH hat die Kosten für mögliche Lärmschutzmaßnahmen zu tragen, die sich aus der fliegerischen Mitbenutzung auf den militärischen sowie auf den zur Mitbenutzung freigegebenen Flächen ergeben. Lärmschutzmaßnahmen, welche auf den zur zivilen Nutzung überlassenen Flächen erforder-

lich werden, sind durch die Airgate SH auf eigene Kosten nach Genehmigung durch den Bund vorzunehmen.

– Die Airgate SH hat vor Aufnahme des Flugbetriebes die rechtlichen Voraussetzungen und politischen Konsens mit der Regierung des Landes Schleswig-Holstein und den umliegenden Kommunen herbeizuführen. Das Einvernehmen mit den Gemeinden kann auch im Zuge der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange im Rahmen des luftrechtlichen (Änderungs-) Verfahrens nach dem LuftVG erfolgen.

– Der Status als militärischer Flugplatz sowie die Zuständigkeit des Bundes für den Flugbetrieb bleiben unberührt. Die militärischen Belange gehen denen der zivilen Luftfahrt vor. Priorität hat die militärische Auftragserfüllung. Nähere Einzelheiten regelt der Mitbenutzungsvertrag.

10. Besitzt die Airgate SH aufgrund des mit ihr geschlossenen Vorvertrages oder aufgrund anderer Verträge im Fall der Einstellung des militärischen Flugbetriebs am Flugplatz Jagel ein Vorkaufsrecht?

    Wenn ja, ist für diesen Fall bereits ein Kaufpreis vereinbart worden, und wie hoch ist dieser?

Der Airgate SH wird aufgrund des mit ihr zu schließenden Mitbenutzungsvertrages kein Vorkaufsrecht an dem Flugplatzgelände eingeräumt. Eine Beendigung der militärischen Nutzung des Flugplatzes Schleswig-Jagel ist nicht vorgesehen.

11. In welchem Maße soll sich die Airgate SH bei ziviler Mitnutzung an den baulichen Instandhaltungsmaßnahmen und dem generellen Liegenschaftsmanagement der Bundeswehreinrichtungen wegen deren vermehrter Inanspruchnahme bei ziviler Mitnutzung finanziell beteiligen?

Die Kosten für erforderliche Bauunterhaltsmaßnahmen werden je nach Art der Maßnahme ganz oder anteilig von der Airgate SH getragen.

Im Übrigen hätte die Airgate SH für die Durchführung des zivilen Flugverkehrs und die Nutzung der Infrastruktur ein Mitbenutzungsentgelt zu zahlen.

12. Sollten Baumaßnahmen auf dem Gelände der Bundeswehr notwendig sein (z. B. Verbreiterung oder Verlängerung der Start- und Landesbahnen), wer würde als Bauherr auftreten, wer würde Eigentümer sein, wer würde die Baulasten tragen, und wie würde die Finanzierung erfolgen?

Es ist zu differenzieren zwischen ziviler Infrastruktur der Airgate SH, militärischen Ersatzinfrastrukturmaßnahmen und durch die zivile Mitbenutzung bedingten Ergänzungsbaumaßnahmen militärischer Infrastruktur (siehe Antwort zu Frage 6b).

(1) Maßnahmen der zivilen Infrastruktur werden von der Airgate SH in eigener Verantwortung geplant, durchgeführt, finanziert und der zuständigen Luftfahrtbehörde des Landes Schleswig-Holstein zur Genehmigung vorgelegt. Die Airgate SH würde als Bauherr auftreten und Eigentümer dieser Bauwerke werden. Ein Erwerb des Grundstückes erfolgt wegen der Mitbenutzung nicht.

(2) Maßnahmen der militärischen Ersatzinfrastruktur würden durch die Bauverwaltung des Landes ausgeführt. Bauherr und Eigentümer dieser Bauwerke wäre der Bund, die Kosten wären durch die Airgate SH zu tragen.

(3) Für durch die zivile Mitbenutzung bedingte Ergänzungsmaßnahmen an militärischer Infrastruktur würde als Bauherr die Airgate SH auftreten. Eigentümer an der – auch erweiterten – militärischen Infrastruktur bleibt der Bund. Diese Baumaßnahmen sollten von der Airgate SH nach Landesrecht geplant und durchgeführt werden. Die Fachaufsicht über Planung und Ausführung sollte bei der Bundeswehr bleiben. Die Kosten für diese Maßnahmen wären durch die Airgate SH zu tragen.

13. Hält die Bundesregierung bei aus Gründen der zivilen Mitnutzung notwendigen Baumaßnahmen zur Veränderung der Infrastruktur des Flugplatzes eine öffentliche Ausschreibung für notwendig?

Für Baumaßnahmen, die aus Gründen der zivilen Mitbenutzung von Airgate SH veranlasst werden, ist eine öffentliche Ausschreibung nicht erforderlich. Lediglich bei Baumaßnahmen militärischer Ersatzinfrastruktur hat eine öffentliche Ausschreibung des Bundes zu erfolgen, weil es sich um Baumaßnahmen im Auftrage des Bundes handelt.

14. Hält die Bundesregierung für Baumaßnahmen eines privaten Investors auf dem Gelände der Bundeswehr zum Zwecke der Herrichtung des Flughafens für den zivilen Flugverkehr ein Planfeststellungsverfahren für notwendig?

Für die geplanten Baumaßnahmen des privaten Investors sind die einzelnen Genehmigungen bei den entsprechenden zivilen Behörden einzuholen, da die Vorhaben nicht der Landesverteidigung dienen.

15. Gibt es in der Bundesrepublik Deutschland vergleichbare Fälle einer zivilen fliegerischen Mitbenutzung eines Militärflugplatzes?

Wenn ja, wo, wie beurteilt die Bundesregierung die dortigen Erfahrungen, inwieweit waren dabei bauliche Veränderungen an den Start- oder Landebahnen bzw. Rollwegen notwendig, und von wem wurden die Kosten dafür getragen?

Bei der Luftwaffe werden die Militärflugplätze Laage und Trollenhagen (Neubrandenburg) intensiv im Rahmen der allgemeinen Luftfahrt mitgenutzt. Ansonsten gibt es auf fast allen Militärflugplätzen eine temporäre fliegerische Mitbenutzung, die sich auf Sport- und Freizeitfliegerei beschränkt. Hierbei werden jeweils gegen ein Mitbenutzungsentgelt die vorhandenen Start- und Landebahnen mitbenutzt.

Die Mitbenutzung des Militärflugplatzes Lechfeld scheiterte im Mai 2005 an den hohen, militärisch begründeten Investitionskosten.

Bei der Marine wird der Militärflugplatz Nordholz im Rahmen der allgemeinen Luftfahrt mitgenutzt.

Die Erfahrungen haben gezeigt, dass

– Synergieeffekte bei Einrichtungen/Infrastruktur zu Einsparungen und Verbesserungen auf militärischer Seite führen können und die

– Wirtschaftlichkeit durch Einsparung von Investitionsmitteln aus dem Haushalt des Bundes und der Länder erreicht werden kann.

Es dürfen grundsätzlich keine Kosten und kein zusätzlicher Personal- oder Materialaufwand für die Bundeswehr entstehen.

16. Würde die zivile Mitnutzung des Militärflugplatzes Jagel und seiner Einrichtungen nicht den Tatbestand der Subventionierung der zivilen Luftfahrt aus Bundesmitteln erfüllen, und wie beurteilt die Bundesregierung die mögliche zivile Mitnutzung vor dem Hintergrund des EU-Wettbewerbsrechts?

Für die Prüfung und Genehmigung einer zivilen Mitbenutzung ist in erster Linie das Land Schleswig-Holstein zuständig. Grundsätzlich sind für Planung und Finanzierung von Flughäfen im Rahmen der Bundesauftragsverwaltung die Länder zuständig. Finanzielle Mittel des Bundes stehen in diesem Fall nicht zur Verfügung.

Bei Zuschüssen durch die öffentliche Hand, sind die Beihilfeleitlinien der Europäischen Kommission für Regionalflughäfen zur Konkretisierung des Beihilferechts aus dem Jahr 2005 anzuwenden.

17. Hat der Vorvertrag und hat die mögliche private Nutzung des Militärflugplatzes Jagel Auswirkungen auf den Bundeshaushalt und den Einzelplan 14?

    Wenn ja, welche?

Alle durch die zivil-gewerbliche Mitbenutzung entstehenden Kosten sind von der Airgate SH zu tragen. Etwaige weitere Leistungen werden durch den Bund gegen Kostenerstattung erbracht. Somit sind – abgesehen von den in den Bundeshaushalt einfließenden Mitbenutzungsentgelten – keine Auswirkungen auf den Bundeshaushalt und den Einzelplan 14 zu erwarten.

18. Gibt es neben dem zwischen der Bundeswehr und der Airgate SH geschlossenen Vorvertrag weitere Verträge oder sonstige Vereinbarungen mit der Airgate SH oder Dritten zur Nutzung des Militärflugplatzes Jagel?

    Wenn ja, welche Regelungen sind darin mit wem zu welchen Sachverhalten getroffen?

Nein. Weitere Verträge oder sonstige Vereinbarungen mit der Airgate SH oder einem Dritten zur Nutzung des Militärflugplatzes Schleswig-Jagel sind nicht abgeschlossen worden.

19. Bedarf es für die von der Airgate SH angestrebte zivile Nutzung des Militärflugplatzes Jagel weiterer vertraglicher Vereinbarungen?

    Wenn ja, welcher, und wann rechnet die Bundesregierung mit einem entsprechenden Vertragsabschluss?

Für die von der Airgate SH angestrebte zivil-gewerbliche Mitbenutzung bedarf es noch des Abschlusses eines Mitbenutzungsvertrages. Hierzu werden intensive Vertragsverhandlungen geführt. Mit dem Abschluss dieses Vertrages ist frühestens im Herbst 2007 zu rechnen. Zeitliche Verzögerungen sind jedoch nicht auszuschließen.

20. Hat sich die Bundeswehr in dem mit der Airgate SH geschlossenen Vorvertrag zu irgendwelchen Betriebsbeschränkungen verpflichtet?

Nein. Der Vorvertrag wie auch der zu schließende Mitbenutzungsvertrag stehen unter dem Vorbehalt, dass der militärische Flugbetrieb und die militärischen Belange Vorrang gegenüber den Erfordernissen des zivilen Flugbetriebes haben.

21. Hat sich die Airgate SH in dem Vorvertrag zu irgendwelchen Betriebsbeschränkungen verpflichtet?

Ja. Die Airgate SH hat mit dem Abschluss des Vorvertrages den Vorrang des militärischen Flugbetriebs und der militärischen Belange anerkannt.

22. Sieht die Bundesregierung den militärischen Flugbetrieb bei parallelem zivilem Flugverkehr uneingeschränkt und zu jeder Zeit gewährleistet?

Der Vorrang des militärischen Flugbetriebs bleibt zu jeder Zeit unberührt. Die Durchführung des Flugverkehrs erfordert jedoch gegenseitige Rücksichtnahme.

23. Von wem wären bei gemischter militärischer und ziviler Nutzung des Flugplatzes Jagel die Kosten für die Schallschutzmaßnahmen der Anwohner nach dem novellierten Fluglärmschutzgesetz zu tragen?

Gemäß § 12 Abs. 1 des Entwurfes eines Gesetzes zur Verbesserung des Schutzes vor Fluglärm in der Umgebung von Flugplätzen (Fluglärmgesetz) ist der Flugplatzhalter zur Zahlung der genannten Entschädigung, zur Erstattung der Aufwendungen für bauliche Schallschutzmaßnahmen nach § 9 Abs. 1 und 2 und zur Zahlung der Entschädigung für Beeinträchtigungen des Außenwohnbereiches nach § 9 Abs. 5 verpflichtet.

Somit trägt grundsätzlich der Bund als Flugplatzhalter für die von der Bundeswehr genutzten militärischen Flugplätze, die unter den Geltungsbereich des Fluglärmschutzgesetzes fallen, die o. g. Kosten.

Im Innenverhältnis zwischen Bundeswehr als Flugplatzhalter und Airgate SH als zivilem Mitbenutzer soll vertraglich geregelt werden, dass der Mitbenutzer die Kosten für möglicherweise notwendige Lärmschutzmaßnahmen und lärmbedingte Entschädigungszahlungen zu tragen hat, die sich durch die Lärmsteigerung aus der fliegerischen Mitbenutzung ergeben. Grundlage hierfür wird ein zu erstellendes Lärmgutachten sein.

Sollte die Fluglärmbelastung durch den zivilen Mitbenutzer vergleichbar mit der Lärmbelastung durch den Hauptnutzer sein, werden die Kosten anteilig berechnet.

24. Ist der von der Airgate SH angestrebte Ausbau des Flugplatzes Jagel eine wesentliche bauliche Erweiterung in der Definition des novellierten Fluglärmgesetzes?

Wenn eine Änderung in der Anlage oder im Betrieb des Flugplatzes zu einer wesentlichen Veränderung der Lärmbelastung in der Umgebung des Flugplatzes führen wird, ist der Lärmschutzbereich neu zu definieren. Eine bauliche Erweiterung ist dann wesentlich, wenn sie zu einer Erhöhung des adäquaten Dauerschallpegels an der Grenze der Tag-Schutzzone 1/Nacht-Schutzzone um mindestens 2 dB (A)[4] führt.

Ob diese Werte erreicht werden, kann erst nach Auswertung des noch zu erstellenden Lärmgutachtens beurteilt werden.

[4] dB (A) – Lautstärken/Lärm, gemessen in Dezibel (Schall(druck)pegel)

25. Welche finanziellen Auswirkungen hat das novellierte Fluglärmschutzgesetz bei weiterhin ausschließlich militärischer Nutzung des Flugplatzes Jagel nach derzeitigem Stand, und wie viele Anwohner sind derzeit vom Fluglärm betroffen?

Die Ermittlung der Lärmschutzzone erfolgt auf der Grundlage des noch zu erstellenden Lärmgutachtens. Grundsätzlich kann jedoch davon ausgegangen werden, dass eine Veränderung der Lärmschutzzone durch das novellierte Fluglärmgesetz erfolgen wird. Die Anzahl der dann betroffenen Anwohner kann erst nach dieser Ermittlung festgestellt werden.

26. Sieht die Bundesregierung die zusätzliche Belastung der Anwohner des Flugplatzes Jagel durch Fluglärm bei zusätzlicher ziviler Nutzung als vertretbar an?

Eine Aussage über die Vertretbarkeit der Lärmbelastung der Anwohner durch Fluglärm bei zusätzlicher ziviler Nutzung kann erst nach Vorlage des zu erstellenden Lärmgutachtens getroffen werden.

27. Welche Maßnahmen plant die Bundesregierung zur Vermeidung oder Senkung weiterer Belastungen der Anwohner durch den vom Flugplatz Jagel ausgehenden Fluglärm?

Notwendige Maßnahmen zur Vermeidung oder Senkung weiterer Belastungen der Anwohner können erst nach Feststellung der tatsächlichen Lärmbelastung getroffen werden. Grundlage ist das bereits genannte Lärmgutachten.

28. Wie beurteilt die Bundesregierung die möglichen Konsequenzen zusätzlichen zivilen Luftverkehrs auf dem Flugplatz Jagel auf die Erfolgsaussichten der Planung privater Investoren, auf der ehemaligen Bundeswehrliegenschaft „Auf der Freiheit“ sog. Wellnesseinrichtungen (Hotellerie, Thermalbad etc.) und einen neuen Stadtteil der Stadt Schleswig direkt an der Schlei zu errichten, angesichts der Tatsache, dass die Ein- und Abflugschneise für den zivilen Flugverkehr nahezu über dieses Gelände führen würde?

Mögliche Konsequenzen aufgrund des zusätzlichen Flugverkehrs auf dem Militärflugplatz Schleswig-Jagel für die Erfolgsaussichten der Planung privater Investoren können seitens der Bundeswehr nicht beurteilt werden. Eventuell erforderliche luftrechtliche Auflagen über die Art und Weise der An- und Abflugregime der zivilen Luftfahrzeuge bei der betrieblichen Genehmigung des zivilen Flugbetriebes liegen im Zuständigkeitsbereich der zivilen Luftfahrtbehörde des Landes.

29. Wie beurteilt die Bundesregierung die Bemühungen der Landesregierung Schleswig-Holsteins, die Schleiregion als Naturpark auszuweisen, um diese Region für den Tourismus und als Naherholungsgebiet attraktiver zu gestalten, wenn zugleich die Ein- und Abflugschneise des Flugplatzes Jagel über die Schleiregion führt?

Bei Aufnahme von zivilem Luftverkehr auf dem Flugplatz Schleswig-Jagel wären Auswirkungen sowohl für eine Entwicklung als hochwertiger Wohnstandort als auch für den Betrieb des Freizeit- und Ferienbereichs nicht auszuschließen. Der derzeitige Planungsstand und die geplanten An- und Abflugverfahren sind der Bundesregierung aber nicht bekannt.

Das Gleiche gilt für die Frage, inwieweit die geplante Ausweisung der Schlei-Region als Naturpark mit dem Ziel einer höheren Attraktion für Touristen von einer intensiveren Nutzung des Flughafens evtl. negativ beeinflusst werden würde. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 28 verwiesen.

30. Hält es die Bundesregierung angesichts der Klimaschädlichkeit des Luftverkehrs und der Vielzahl ziviler Flughäfen in Deutschland mit den in relativer Nähe liegenden Flughäfen Lübeck-Blankensee und Hamburg-Fuhlsbüttel umwelt- und verkehrspolitisch für sinnvoll, den Militärflugplatz Jagel für eine zivile Nutzung zu öffnen?

Verkehrspolitisch sinnvoll ist eine zivile Mitbenutzung nur dann, wenn hierfür ein tatsächlicher Bedarf nachgewiesen werden kann. Dies zu beurteilen obliegt der Genehmigungsbehörde des Landes Schleswig-Holstein.



Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Amsterdamer Str. 192, 50735 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Telefax (02 21) 97 66 83 44
ISSN 0722-8333